

**DIAGNOSTICO DE LOS VEHICULOS QUE SERAN ENAJENADOS Y SE
ENCUENTRAN EN LOS PATIOS DE LA CIUDAD DE BOGOTA.**

Presentado por:

Oscar Fabián Rodríguez Cantor

351175

Profesor: CARLOS GUILBERT CABRERA OVALLE

**ESPECIALIZACIÓN: FORMULACIÓN Y EVALUACIÓN SOCIAL Y ECONÓMICA DE
PROYECTOS
UNIVERSIDAD CATÓLICA DE COLOMBIA
DICIEMBRE DE 2017
BOGOTÁ – COLOMBIA**

Dedicatoria

Con gran amor a mi familia quienes son el motivo y la inspiración para el desarrollo del trabajo.

Oscar Rodríguez

Agradecimientos

Esta es oportunidad para expresar mi agradecimiento a:

DIOS fuente suprema de toda sabiduría;

A todas y cada una de las personas que colaboraron y animaron para la elaboración y culminación de este proyecto.



Atribución-NoComercial 2.5 Colombia (CC BY-NC 2.5)

La presente obra está bajo una licencia:
Atribución-NoComercial 2.5 Colombia (CC BY-NC 2.5)
Para leer el texto completo de la licencia, visita:
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.5/co/>

Usted es libre de:



Compartir - copiar, distribuir, ejecutar y comunicar públicamente la obra
hacer obras derivadas

Bajo las condiciones siguientes:



Atribución — Debe reconocer los créditos de la obra de la manera especificada por el autor o el licenciante (pero no de una manera que sugiera que tiene su apoyo o que apoyan el uso que hace de su obra).



No Comercial — No puede utilizar esta obra para fines comerciales.

Tabla de contenido

RESUMEN	5
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:	7
FUNDAMENTO TEORICO:	7
EI COMERCIO DE AUTOMOVILES EN ALGUNOS PAISES Y COLOMBIA.	10
DISPOSICIÓN AMBIENTAL DE LOS VEHICULOS.....	11
Proceso para reciclar un vehículo particular.	15
Justificación:	16
OBJETIVO GENERAL:	20
Objetivos Específicos:	20
Planteamiento de hipótesis:	21
Producto esperado:	21
METODOLOGIA:	22
DIAGNOSTICO.....	22
PROPUESTAS	31
RECOMENDACIONES	32
CONCLUSIONES:	33
BIBLOGRAFIA:	35

RESUMEN

El reciclaje vehicular en Colombia, es una necesidad imperativa puestos que estos vehículos ya han finalizado su vida útil, cuando llega este momento solo existen tres alternativas: el abandono a la intemperie, la desintegración total en las siderúrgicas y el reciclado que es el aprovechamiento de las partes útiles que pueda tener los vehículos para ser vendidas o utilizadas en otros vehículos. Cuando el dueño de alguno de estos vehículos prefiere perderlo abandonandolo en un potrero, un parqueadero comunal o dejados a disposición en los patios de un organismo de transito de algún lugar del país; estos presentan un grave peligro para el medio ambiente puesto que en su mayoría presenta fugas de fluidos como: aceite de motor, aceite del sistema de embrague, líquido de frenos, líquido refrigerante entre otros. Estos líquidos son absorbidos por el suelo produciendo infertilidad total de la tierra a su alrededor y en el peor de los escenarios contaminando el agua a nivel freático lo cual conllevaría contaminación en las fuentes de agua.

En la ciudad de Bogotá este escenario no es nada alentador puesto que es la Ciudad con mayor cantidad de vehículos en estado de abandono ya sea que se encuentren en los patios del Distrito y dejados a la intemperie en algún lote baldío. Actualmente la Alcaldía Mayor de Bogotá presento una propuesta de enajenar los vehículos que están en los patios y puedan ser declarados en abandono según las disposiciones de ley, para ser subastados o vendidos.

Propuesta que en teoría sería una solución para el hacinamiento de estos vehículos teniendo en cuenta que estos representan un costo para la ciudad ya que el Distrito no recibe ningún tipo de ingresos por los mismos. Sin embargo dicha propuesta del todo no sería útil para dar solución al problema planteado en este trabajo.

Palabras Clave: Subastar, Costo, Abandono, Vehículos, enajenar

ABSTRACT

Vehicle recycling in Colombia is an imperative need since these vehicles have already completed their useful life, when this time comes there are only three alternatives: abandonment to the elements, total disintegration in the steel industry and recycling that is the use of the useful parts that vehicles may have to be sold or used in other vehicles. When the owner of one of these vehicles prefers to lose it by abandoning it in a paddock, a communal parking lot or left available in the yards of a transit agency from somewhere in the country; These present a serious danger to the environment since most of them present leaks of fluids such as engine oil, clutch system oil, brake fluid, coolant, among others. These liquids are absorbed by the soil producing total infertility of the earth around them and in the worst of scenarios, contaminating the water at the water table which would lead to contamination in the water sources. In the city of Bogotá, this scenario is not encouraging since it is the city with the largest number of abandoned vehicles, whether they are in the district courtyards and left outdoors in some vacant lot. Currently, the mayor of Bogotá presented a proposal to alienate the vehicles that are in the yards and may be declared abandoned according to the provisions of the law, to be auctioned or sold. Proposal that in theory would be a solution for the overcrowding of these vehicles taking into account that these represent a cost for the city since the district does not receive any type of income for them. However, this proposal of the whole would not be useful which pretend to demonstrate this work.

Keywords: Auction, Cost, Abandonment, Vehicles, sell off

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:

Es posible que adelantando el proceso de subasta o remate de los vehículos que se encuentran actualmente en los patios de la Secretaria de Movilidad del Distrito en la ciudad de Bogotá; se solucione el problema de impacto ambiental, de falta de espacio para el almacenamiento para nuevos vehículos, y el gasto que generan para la ciudad de por concepto de almacenaje?

FUNDAMENTO TEORICO:

En el año 1987, En una "Comisión Mundial del Medio Ambiente y del Desarrollo" de las Naciones Unidas, presidida por Gro Brundtland, la primer ministro de Noruega. Publicó un documento titulado "*Nuestro futuro común*" que se conoce como el "*Informe Brundtland*" en el cual se proclamaba la necesidad de trabajar en la dirección de un "desarrollo sustentable". Desde entonces, esta expresión ha pasado a formar parte de los temas compartidos en los ambientes relacionados con la cooperación internacional. De hecho, la propuesta del "desarrollo sustentable", como su mismo nombre sugiere, es un intento de afrontar de manera integrada un doble desafío de nuestras sociedades: por un lado, la situación de pobreza en que vive una gran mayoría de la población del planeta; por otro, los retos planteados a los problemas medioambientales que se viven actualmente. De acuerdo a Brundtland, G. (1987) sostiene que dicho proceso debía de ser capaz de generar un desarrollo no sólo sustentable en términos sociales y económicos sino también ecológicos. Lo que supone que además de asegurar su armonía con el medio ambiente, eran inherentes a un desarrollo social y económico, de tal manera se debían generar transformaciones institucionales que permitiesen un crecimiento económico auto sostenido y un cambio social gradualmente. Este sería, en principio, la propuesta del "*Informe Brundtland*", que define el desarrollo sostenible como "el desarrollo que satisface las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus necesidades". Por lo que debemos tomar en cuenta que los objetivos del desarrollo sustentable son los siguientes:

1. Satisfacer las necesidades humanas básicas.
2. Lograr un crecimiento económico constante.

3. Mejorar la calidad del crecimiento económico.
4. Atender a los aspectos demográficos.
5. Seleccionar opciones tecnológicas adecuadas.
6. Aprovechar, conservar y restaurar los recursos naturales.

El autor sostuvo que "La dimensión humana del desarrollo no es un agregado más al diálogo sobre el desarrollo; Es una perspectiva completamente nueva, una manera revolucionaria de redefinir nuestro acercamiento convencional al desarrollo". Con este pensamiento la civilización humana la deberá alcanzar todavía otro peldaño.

Más que agentes del desarrollo, los seres humanos finalmente podrán convertirse en su principal objeto y sujeto, es decir son los dueños del proceso y no una olvidada abstracción económica sino una viviente realidad operativa. "No víctimas indefensas o esclavas de los mismos procesos de desarrollo cuyo control no ha estado en sus manos, sino en las de sus amos que ellas no han controlado, puesto que están en manos de sus amos. Tras muchas décadas de desarrollo, establecer la supremacía de la gente en el desarrollo económico es un apasionante desafío, implica ir hacia un nuevo paradigma del desarrollo humano." (Ocampo, 2001, p.11) con esto se traduce la responsabilidad que cada individuo tiene en el proceso de propiedad y en este caso de los vehículos.

Figura 1: automóviles abandonados.



En la figura 2 muestra vehículos abandonados en un lote en el centro de Bogotá carrera 8 entre calles séptima y octava.

hacer referencia a los antecedentes del comercio de automóviles nuevos y usados en el mundo, mencionando el parque automotor con el que cuentan algunos países y su relación con la antigüedad del mismo, es necesario puesto que ayuda a vislumbrar los datos sobre el parque automotor colombiano y su relación con la antigüedad de estos y las consecuencias que trae el consumo masivo que ha tenido los automóviles en la historia contemporánea, además se hace referencia al reciclaje de los vehículos y las políticas que se están tomando en algunos países de Europa y de América del Norte como lo es Estados Unidos quienes van marcando las directrices del reciclaje de vehículos.

EI COMERCIO DE AUTOMOVILES EN ALGUNOS PAISES Y COLOMBIA.

En Europa la industria automotriz promueve los automóviles híbridos, han firmado acuerdos con Brasil para importar biodiesel, se fomentan los planes de financiamiento automotriz con mayores facilidades para quien desee cambiar su vehículo por uno nuevo ecológico y los gobiernos de los países miembros de la Unión Europea declaran intensiones a favor de hacer todo lo posible por incentivar a su población a favor de desechar los autos contaminantes. En España: siete millones y medio de los vehículos que circulan por sus carreteras en la actualidad, más de una tercera parte del total, tienen más de diez años de antigüedad, lo que convierte al parque automotor de ese país en el cuarto más viejo de la Unión Europea (UE). Así lo señalan los datos recopilados por los directivos de las fábricas de vehículos, importadores y vendedores de automóviles (2014). El objetivo que se han marcado estos países es equiparar en un plazo de uno o dos años las ventas de automóviles nuevos versus a la venta de automóviles de segunda mano, finalidad que en principio es aceptable dado que en la actualidad la diferencia es de sólo 10 % (290 usados por cada 100 nuevos) para lograr esa igualdad. No obstante, este nivel aún dejaría a España bastante por debajo de las medias de otras potencias en la industria automotriz, como Japón (140 usados por cada 100 nuevos), Francia (240 frente a 100) y Estados Unidos (270 por cada 100). Estos datos demuestran que el mercado de vehículos usados, controla en un 66% del comercio de los particulares, es decir que aún tiene un amplio margen de explotación los vehículos de segunda mano que el automóvil nuevo.

En Colombia según datos del registro único nacional de tránsito RUNT a corte de febrero del 2015 hay 11.291.152 vehículos, de esta cifra 54 % son motocicletas y el 46% son automóviles es decir 5.193.930 carros datos que difieran mucho de la realidad teniendo en cuenta que el RUNT empezó a funcionar en el año 2009 es decir solo aparecen en el RUNT los vehículos que han hecho algún tipo de trámite. Sin embargo los vehículos que ha sido abandonados por sus dueños o que no han hecho algún trámite legal ante este organismo no existen para el RUNT.

En Colombia según datos de las compañías de venta de vehículos nuevos a corte de del año 2016 fue de 253.698 frente a la venta de vehículos usados que fue de 328.675 según datos del RUNT es decir que en Colombia la relación es 330 usados por cada 100 nuevos. Lo que evidencia que actualmente son más los carros que circulan con una antigüedad promedio a los 10 años.

Cabe mencionar que no existen investigaciones previas a la comercialización de vehículos con antigüedad superior a los 20 años quizás porque muchas de estas transacciones no se registran frente al RUNT “traspaso abierto”. Según datos de la misma Secretaria de Movilidad la antigüedad de los vehículos que se encuentran en los patios en estado de abandono superan los 15 años.

DISPOSICIÓN AMBIENTAL DE LOS VEHICULOS.

Pedro Luis López Sela (Derecho Ambiental 2006, p.37) sostiene que “Los países más avanzados en cuanto al manejo y gestión de residuos son los europeos, estrategia que es revisada por la Comisión Europea continuamente sobre la recuperación de residuos y materiales, por lo tanto, también es la primera que toma en consideración la responsabilidad en términos absolutos del productor, como principio. Esta Directiva (la normativa europea obliga a recuperar el 85% del peso de los Vehículos Fuera de Uso UFU; para el 2006, incluyendo el 80% de reutilización y reciclaje, llegando al 95% de recuperación y 85% de reutilización y reciclaje para el 2015), impone una serie de estándares de reciclaje para desarme del vehículo y prohibición de sustancias peligrosas, los cuales se consideran objetivos muy ambiciosos. En cuanto a los Aceites Usados, la normativa adoptada está basada en adaptar las Directivas comunitarias al derecho interno, permitiendo de esta manera a la Comunidades Autónomas que tengan competencias en este ámbito, desarrollen sus propias normativas, “gestionando” principalmente procesos de recogida y almacenaje. Por otra parte, la falta de regulación específica para la disposición de las llantas y su consideración como residuo asimilable a urbano, hace que su eliminación se realice directamente en el vertedero.” Algo muy similar a lo que sucede en Colombia.

En cuanto a Estados Unidos, el producto más reciclado es el automóvil. Según la EPA, el 95 % de todos los carros son reciclados y de cada auto se aprovecha un 84%. Contra lo que pudiera pensarse, resulta que los productos más reciclados no son las botellas ni el papel. Así lo afirman las cifras de la Enviromental Protection Agency (EPA),

Donde los automóviles ganaron al ser reciclados en un 95%. Lo cual significa que Millones de vehículos dejarán las calles año tras año y la Automotive Recyclers Association predijo que 11.4 millones de ellos serán reciclados. Glady (2008) sostuvo que “Cada auto puede ser reciclado en un 84% y gracias a los avances de la tecnología, la lámina de acero que constituía una carrocería que ayer no funcionaba más muy pronto se encontrará otra vez reluciendo en un modelo nuevo. La industria de automóviles reciclados es la número diez entre las más grandes de Estados Unidos, un negocio que demuestra dejar grandes beneficios económicos”. En el mismo sentido y al igual que otros países, nuestro gobierno debe entender el beneficio económico del reciclaje de los vehículos.

Figura 2: automóvil y sus partes



En la figura 2 muestra las partes que componen un vehículo básico en donde el 85% es posible reciclarlo.

El Colombia para incentivar el reciclaje o “chatarización” como se le conoce en el país, de vehículos de particulares, el 27 de mayo de 2013 el gobierno nacional expidió la Ley 1630 mediante la cual se establece una exoneración tributaria sobre el impuesto de vehículos automotores a las personas que desintegren físicamente sus carros, modelos 2000 y anteriores . La Ley contempla esta exoneración durante dos años a partir de haberse firmado, lo que significa que este beneficio termino el 27 de mayo del 2015.

Casi dos años después, con la resolución 646 del 18 de marzo de este año, se reglamentaron las condiciones, requisitos y procedimientos para hacer efectiva el reciclaje o la chatarrización y cancelación de la matrícula.

Entre 2012 y 2013, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible generó lineamientos para el diseño, estructuración e implementación de un programa de desintegración física de vehículos de servicio particular, con el fin de impulsar un proyecto piloto de desintegración de este tipo de vehículos.

“Los insumos obtenidos en ese entonces y el trabajo conjunto que se ha adelantado con diferentes actores involucrados en la actividad (institucionales, gremiales y empresariales), ha permitido propiciar un cambio en el modelo generalmente empleado en el país para el reciclaje vehicular hacia un modelo de gestión integral de los mismos, en el que además de garantizar el cumplimiento de los objetivos de la disposición, genera múltiples beneficios ambientales”, explica Mario Orlando López Castro, asesor del Ministerio(2016).

¿Cuáles son los beneficios de aplicar este modelo integral de reciclaje de los vehículos? La labor no termina en simplemente destruir el vehículo. El procedimiento de desintegración bajo este modelo favorece que durante el proceso se minimice la generación de impactos ambientales sobre la atmósfera, las aguas, el suelo, el paisaje y la salud humana.

Además, permite optimizar la recuperación de diferentes materiales reciclables, propiciando su incorporación dentro de nuevos procesos productivos; garantiza el manejo adecuado de residuos peligrosos, así como la correspondiente minimización del residuo no aprovechable que se dispone en rellenos sanitarios (Dinero 2017).

“No menos importante resulta el beneficio ambiental obtenido en razón a la reducción de la demanda por materiales que presiona la extracción de nuevos recursos naturales”, asegura López Castro.

Por otra parte, en conjunto con el Ministerio de Transporte, se ha trabajado, en el marco de la Agenda Ambiental suscrita entre los dos Ministerios, en la reglamentación de los artículos 4 y 5 de la Ley 1630 de 2013, que en su conjunto buscan consolidar incentivos que fomenten entre propietarios y tenedores de automotores obsoletos, la decisión de desintegrarlos.

Actualmente, el Minambiente está elaborando una Guía ambiental para la desintegración vehicular que tiene como propósito, servir de instrumento de autogestión y autorregulación de los Centros de tratamiento de vehículos al final de su vida útil o entidades desintegradoras (Ctvfvu), así como de consulta y referencia de carácter conceptual y metodológica tanto para las autoridades ambientales, como para los demás actores que intervienen en las diferentes instancias del proceso de desintegración vehicular.

Así mismo, en el marco de la Agenda Ambiental Interministerial se está avanzando en la estructuración de un programa piloto de desintegración que establezca metas de número de vehículos anuales desintegrados bajo el nuevo modelo, que se vayan incrementando periódicamente en la medida que los Ctvfvu aumenten sus capacidades operativas.

A pesar de estos esfuerzos, la gente desconoce el incentivo tributario y la manera en que puede deshacerse de su vehículo cuando haya terminado su vida útil. Por ello, María Juliana Rico, directora de la Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI, considera que falta divulgación en los instrumentos de la política vigente para el reciclaje o chatarrización de vehículos particulares y además, que la política debe profundizarse pues “los incentivos son insuficientes para promover la medida hacia los vehículos particulares”.

Proceso para reciclar un vehículo particular.

El servicio de reciclaje de vehículos particulares ya lo están prestando compañías siderúrgicas como GERDAU DIACO y SIDENAL S.A. El siguiente es el procedimiento que establece la resolución 646 del 18 de marzo de 2015 para la desintegración de un vehículo particular:

- Certificación emitida por la Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL -DIJIN. Todos los vehículos que se sometan al proceso de desintegración física total vehicular deberán obtener el Certificado de Revisión Técnica de la DIJIN con el fin de garantizar que el vehículo no tiene ningún proceso pendiente o requerimiento de una autoridad judicial.

- Entrega y recepción del vehículo automotor. Expedida la certificación por parte de la DIJIN, el vehículo deberá ser presentado dentro de los siguientes quince días calendario ante la entidad desintegradora. El vehículo entregado queda depositado en las instalaciones de la desintegradora, la cual responderá por su guarda, custodio, conservación y posterior desintegración física total. El propietario del vehículo entregará a la desintegradora, los siguientes documentos:

1. Certificado expedido por la DIJIN, el cual deberá ser validado a través del. Sistema RUNT.
2. Autorización suscrita por el propietario del vehículo para realizar la desintegración física total.
3. Certificado de tradición del vehículo en el que conste que el mismo está libre de gravámenes o limitaciones a la propiedad, excepto que el gravamen o limitación provenga de deudas de impuestos del respectivo vehículo a desintegrar.
4. Placas del vehículo automotor a desintegrar o denuncia por pérdida.

Estos documentos quedan en custodia de empresa desintegradora la cual genera un archivo de los registros relacionados con el vehículo, con excepción de las placas, las cuales deberán ser destruidas por la desintegradora, en el momento de la desintegración del vehículo, de este hecho, se dejará constancia.

Suscrita el acta de entrega, la entidad desintegradora dentro de los diez días hábiles siguientes procederá a realizar la desintegración del vehículo de acuerdo con los procesos que desde el punto de vista ambiental, que especifica el Minambiente.

La entidad desintegradora, deberá expedir el “**certificado de desintegración física total**” del vehículo el mismo día que concluya su desintegración, en el que se acredite el cumplimiento de la destrucción física de todos los componentes integrantes del automotor y su disposición final conforme a lo establecido en la presente resolución y en las normas ambientales expedidas por la autoridad competente.

El mismo día de su expedición el certificado de desintegración física total será registrado por la desintegradora directamente en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Justificación:

El Distrito junto con la Secretaria de Movilidad actualmente viene adelantado un proceso en el cual pretende subastar o rematar casi 17.000 vehículos, que son parte del inventario de carros, motos y bicicletas que se encuentran actualmente en los patios de la ciudad de Bogotá, es de recordar que la inmovilización de los automóviles es más común de lo que se cree, puesto que el 44% de las infracciones contempladas en el código nacional de tránsito da lugar para este procedimiento.

Sin generar una controversia del negocio de los privados “dueños de las grúas” y administradores de los parqueaderos, ya que el ingreso depende de cuantos vehículos movilicen hacia los patios. La norma contempla que existen tres formas de inmovilización, la primera en el

lugar de los hechos, la segunda en parqueaderos oficiales “patios” y la tercera en la avenida donde ocurre la irregularidad. El hecho que se traslade un vehículo a los patios es un costo elevado para el propietario teniendo en cuenta que mínimo debe permanecer tres días inmovilizado y de acuerdo a la gravedad de los hechos el vehículo permanecerá un buen tiempo en los patios, razón por la cual el propietario o dueño prefiere abandonarlo que pagar los costos asociados a la inmovilización así como quedó previsto en la nueva licitación de noviembre del 2017 “SMD-LP-052-2017”

Tabla 1: Tarifas de los patios de la ciudad de Bogotá en SMDLV.

TARIFAS PARQUEADEROS AUTORIZADOS		
	Valor diario servicio de parqueadero autorizados SMDLV	Tarifas para el usuario
Tipo de vehiculo	Dia 1 Y 2	Dia 3 en adelante
Bicicleta	0,1	0,2
Bicitaxi	0,47	1,9
Motos	0,47	1,9
Livianos	1,9	3,8
Medianos	1,9	3,8
Pesados	5,27	10,54
Taxi	1,9	3,8
Buseta	5,27	10,54
Colectivos-Camionetas	1,9	3,8
Bus	5,27	10,54
Carretilla	0,21	0,42

La tabla 1: Fuente Secretaria Distrital de Movilidad.

Figura 3: Tarifas de los patios de la ciudad de Bogotá en pesos.

TOTAL	En millones de pesos	
Cantidad 96.869	Tarifa actual 7.096,8	Nueva tarifa 8.789,7

Tarifa actual servicio de patios

Vehículos livianos

1 día	de 2 al 15	de 16 al 60	61 en adelante
64.500	46.500	21.400	2.300

Vehículos medianos

1 día	de 2 al 15	de 16 al 60	61 en adelante
72.300	52.400	24.100	2.500

Vehículos pesados

1 día	de 2 al 15	de 16 al 60	61 en adelante
87.100	75.500	35.000	3.500

Moto

1 día	de 2 al 15	de 16 al 60	61 en adelante
41.900	30.300	14.100	1.500

Bus

1 día	de 2 al 15	de 16 al 60	61 en adelante
86.000	41.900	22.200	1.300

Buseta

1 día	de 2 al 15	de 16 al 60	61 en adelante
76.300	39.400	19.700	1.300

Colectivos - microbuses

1 día	de 2 al 15	de 16 al 60	61 en adelante
71.400	36.900	17.300	1.000

Taxis

1 día	de 2 al 15	de 16 al 60	61 en adelante
64.000	32.000	14.800	1.000

Figura 3: Fuente Secretaria Distrital de Movilidad

De tal manera estos vehículos generan un costo sin ningún tipo de retribución por cuanto al almacenaje; estos a su vez generan un impacto ambiental alto en cuanto contaminación visual, contaminación por fugas de fluidos como lo son: aceite, líquido de frenos, aceite del sistema de embrague gases del sistema de aire acondicionado y en muchos casos fugas de gasolina, aparte de ellos se prestan como incubadoras de roedores que afectan a los viviendas conjuntas o vecinas de estos lugares.

Figura 4: vehículos en los patios de la ciudad de Bogotá.



La figura 4: muestra los vehículos abandonados en los patios de la ciudad de Bogotá.

Sin embargo la solución que ofrece el distrito “enajenar o rematar” no sería la solución más óptima; en principio por que se desconoce el estado mecánico y el grado de deterioro de los vehículos “los 17.000 que son susceptibles de declararse en abandono” lo cual hace poco atractivo su compra.

OBJETIVO GENERAL:

Realizar un diagnóstico de la situación actual de los vehículos que se encuentran en estado de abandono en los patios. Determinando el monto de los costos asociados a sitios de almacenamiento de vehículos (patios)

Objetivos Específicos:

- Identificar la necesidad que tiene el Distrito Capital para adelantar el programa de enajenación de vehículos en estado de abandono.
- identificar el mecanismo para la enajenación o venta de los vehículos abandonados en los patios de la alcaldía Mayor de Bogotá.
- Definir por parte del investigador si esta medida se encuentra acorde a las disposiciones de ley para la ciudad de Bogotá.
- Proponer por parte del investigador alternativas ecológicas e innovadoras para la ciudad en cuanto al manejo y disposición de estos vehículos.

Planteamiento de hipótesis:

Con el proceso que desea adelantar la Alcaldía Mayor para el remate o venta de vehículos en estado de abandono no se lograra dar solución al problema planteado y si generar un sobre costo para la ciudad ya que podría haber una pérdida de recursos importantes por la falta de gestión y prontitud de la medida que debía empezar en el año 2015.

Producto esperado:

- Demostrar que el mecanismo que plantea la Alcaldía no es la mejor solución al problema de hacinamiento de vehículos.
- Verificar que el mecanismo de remate de vehículos en estado de abandono no es ambientalmente sostenible.
- Ofrecer por parte del investigador una alternativa a modo de recomendación al Distrito para la disposición final de estos vehículos que cumpla con la reglamentación ambiental vigente.
- Reconocer si hay una pérdida de recursos por la falta de gestión y cuanto pudo haber dejado de recibir el Distrito por no adelantar el programa de enajenación desde año 2015 como la ley 1730 del 2014 lo especifica.

METODOLOGIA:

La metodología que se empleará se plantea a partir de las siguientes líneas de acción:

1. Revisión bibliográfica en cuanto al manejo y disposición a nivel nacional e internacional de este tipo de productos “vehículos”
2. Revisión bibliográfica en cuanto a las leyes y normas nacionales que puedan ser aplicables al problema plantado
3. Diagnóstico del estado actual de la problemática
4. Identificar si la propuesta planteada por parte del Distrito satisface la necesidad real al problema.
5. Plantear una posible solución y recomendaciones por parte del investigador al Distrito del tema tratado.
6. Conclusiones finales en cuento a los resultados encontrados.

DIAGNOSTICO.

La investigación se estructura a partir de la propuesta hecha por parte de la Alcaldía Mayor de Bogotá que pretende enajenar los vehículos que se encuentran actualmente abandonados en los patios de la Secretaria de Movilidad del Distrito, sin embargo hasta la fecha la secretaria de movilidad no ha podido subastar o vender ni un solo vehículo teniendo en cuenta que la medida arrancó con la ley 1730 del 2014 y puesta en marcha en el 2015, es importante destacar que la ley 1730 faculta a los organismos de tránsito crear la “*figura administrativa de abandono*” que declara la renuncia por parte de propietario o tenedor de retirar el vehículo que se encuentre en el parqueadero o patios del organismo de tránsito .

Es de suma importancia para la Ciudad que el Distrito adelante este proceso en búsqueda de obtener más espacio para el almacenamiento de nuevos vehículos que continuamente se inmovilizan por el flujo normal del transporte de la Ciudad Bogotá, como también por la falta de parqueaderos del Distrito, de hecho de los nueve parqueaderos con los que actualmente cuenta la

Ciudad cinco de ellos son propios y los otros cuatro son en arriendo y en todos ellos entregados en concesión a un privado encargado de la administración, custodia de los vehículos y parque automotor de transporte “grúas” estos se encuentran al tope de su capacidad de almacenamiento de vehículos, puesto que es para unos 35.000 cupos, por lo cual el Distrito está adelantando estudios para la adquisición de nuevos predios, tarea que no es fácil teniendo en cuenta que la Secretaria de Movilidad presento 126 predios en el último año a la Secretaria Distrital de Planeación para su estudio y previabilidad en cuanto a la norma técnica y jurídica del uso del suelo y norma urbana de los cuales solo uno cumple con estas características. El otro tema y el más importante es el impacto ambiental que ha generado el atiborramiento de vehículos en los patios de la Ciudad pues los efectos que han traído este problema a la comunidad no han sido pocos como lo ha manifestado en diferentes ocasiones la comunidad especialmente los que viven conjunto a estos parqueaderos, los efectos inmediatos involucran contaminación visual, incubación de insectos, malos olores por aguas estancadas entre otros.

Del inventario de vehículos que tiene el Distrito en sus parqueaderos todos se encuentran allí por contravenir las normas de tránsito o porque se han visto involucrados en accidentes de tránsito. Es decir que en este inventario no están los vehículos incautados por alguna medida cautelar tampoco los vehículos que están fuera de circulación pertenecientes al Distrito que están en espera a ser rematados por obsolescencia que son casi el 40% del total de los vehículos del Distrito y tampoco los vehículos que han sido abandonados en parqueaderos privados o lotes baldíos.

A corte de julio del 2017 en los patios de la ciudad hay: 36.410 vehículos de los cuales 18.227 son motocicletas 9.930 son carros y 8.253 son bicicletas. De los 36.410 vehículos 17.000 son susceptibles en declararse en abandono, los “no reclamados” que impiden el almacenamiento de nuevos vehículos que si pagarían por el servicios de parqueadero.

De los 17.000 vehículos según la Secretaria de Movilidad se podrían vender, el 10% de ellos, son vehículos que presentan poco deterioro ya que son vehículos con una antigüedad promedio de tres años pero que han sufrido daños importantes en su estructura porque han sido

objeto de accidentes de tránsito sin embargo son reparables; por otro lado están los vehículos más antiguos que son casi el 60% y que su situación actual es lamentable recordando que son vehículos que según la misma Secretaria de Movilidad tiene una antigüedad mayor a diez años en promedio, y su deterioro ha sido extremo por estar a la intemperie y ser objeto de hurto sus partes, en muchos casos les hacen falta elementos importantes de sus piezas como llantas, motores partes del interior, entre otros. Puesto que antiguamente no se levantaba un registro del estado e ingresos vehículo, tampoco se contaba con vigilancia y cerramiento en los parqueaderos.

De los 17.000 automóviles susceptibles de ser enajenados, es decir que no presentan ningún tipo de acto jurídico como investigaciones criminales por cualquier causa, y los que se han visto involucrados en accidentes de tránsito con fallecimiento de personas y que están a la espera de esclarecimiento de su situación legal ante algún organismo del estado, o que sean vehículos que están inmovilizados por algún acto administrativo que impida su venta como embargo por parte del Distrito por el no pago de algún gravamen que por ley ya han perdido la titularidad de sus dueños y han sido declarados en abandono, solamente el 30% de estos vehículos podrían ser un atractivo para los futuros propietarios es decir casi 5.100 vehículos que no presentan mayores daños en su estructura pero se desconoce su estado mecánico. Esto principalmente que dentro del inventario de vehículos hay modelos recientes no mayor a cuatro años, otros que se podrían llamar “clásicos” cuyo fenómeno del auge del “coleccionista” que busca un modelo clásico que pueda restaurar. Algo muy común en otros países inclusive en Latinoamérica y que a su vez mueve una gran cantidad de dinero, pero esto no deja ser algo exclusivo para pocas personas que cuentan con los recursos.

Tabla 2: Desglose de los vehículos en los patios de la ciudad de Bogotá.

Vehículos almacenados en los patios de Bogotá					
Bicicletas	Motos	Carros livianos y pesados	total	Cupo de almacenamiento	deficit
8.253	18.227	9.930	36.419	35.000	1.419
Vehículos almacenados en los patios de Bogotá que pueden ser enajenados					
Vehículos reparables 10%	Vehículos Chatarra 60 %	Vehículos con daños menores 30%	Total	Vehículos que no se podrían enajenar por tener procesos administrativos y jurídicos	
1.700	10.200	5.100	17.000	19.419	

Fuente: Secretaria Movilidad del Distrito. Elaboración propia

La tabla 2 muestra cómo se distribuyen los vehículos abandonados en los patios de la ciudad de Bogotá.

Otro motivo por el cual la venta de estos vehículos sería viable es la recompra de los anteriores dueños, al que sería muy práctico puesto que se evitaría el engorroso proceso jurídico que tenía pendiente con su respectivo costo, y finalmente el comprador que busca adquirir quizás un vehículo de bajo costo, esta última se encuentra lejos de la realidad puesto que el nivel de deterioro de estos vehículos no es el mejor incentivo para la compra de un vehículos que se espera no presente molestias para su uso diario.

Ahora, esta situación solo representa una visión pequeña del problema, si son 17.000 vehículos que la ley permite vender o enajenar y a lo mucho solo se venderían unos 6.000 vehículos siendo optimista. La ley 1730 del 2014 no menciona que sucederá con los vehículos que no se vendan o rematen, es decir la chatarra almacenada afectando el medio ambiente y su entorno.

¿Qué sucederá con los otros 11.000 vehículos que no es más que chatarra? ¿Cuál será el manejo ambiental que se dará a la destrucción de estos vehículos?, asumiendo que sean destruidos, en este caso puntual el ¿Distrito enajenara estos vehículos como chatarra?, ¿cuál sería la inversión que tendría que asumir el Distrito para tener un inventario real y técnico del estado actual de los vehículos en custodia? Son temas que el Distrito aún no ha aclarado.

Partiendo del hecho que la Alcaldía Mayor Bogotá y la Secretaria Distrital de Movilidad aún no ha determinado el mecanismo por el cual va evaluar el precio de cada vehículo y el Distrito no tiene un inventario del estado mecánico de cada uno de ellos. Siendo que esta investigación se

hace a partir de una revisión bibliografía en la cual se analizó posibles escenarios para este fin, se espera que la Alcaldía inicie un programa de chatarrización amparado en la ley 1630 del 2013 que especifica cómo dar de baja vehículos que no puedan ser reparados y como este proceso de desintegración se debe hacer partiendo de la separación de todos los componentes (vidrios, metales, telas, llantas y plásticos), la ley también especifica cómo debe ser la disposición final de residuos tóxicos como aceites, gasolina, baterías y bolsas de aire entre otros.

En parte esta investigación plantea una forma para asociar un costo aproximado del valor que pagaría el distrito para saber el estado mecánico de cada vehículo que pueda llegar a ser vendido o subastado.

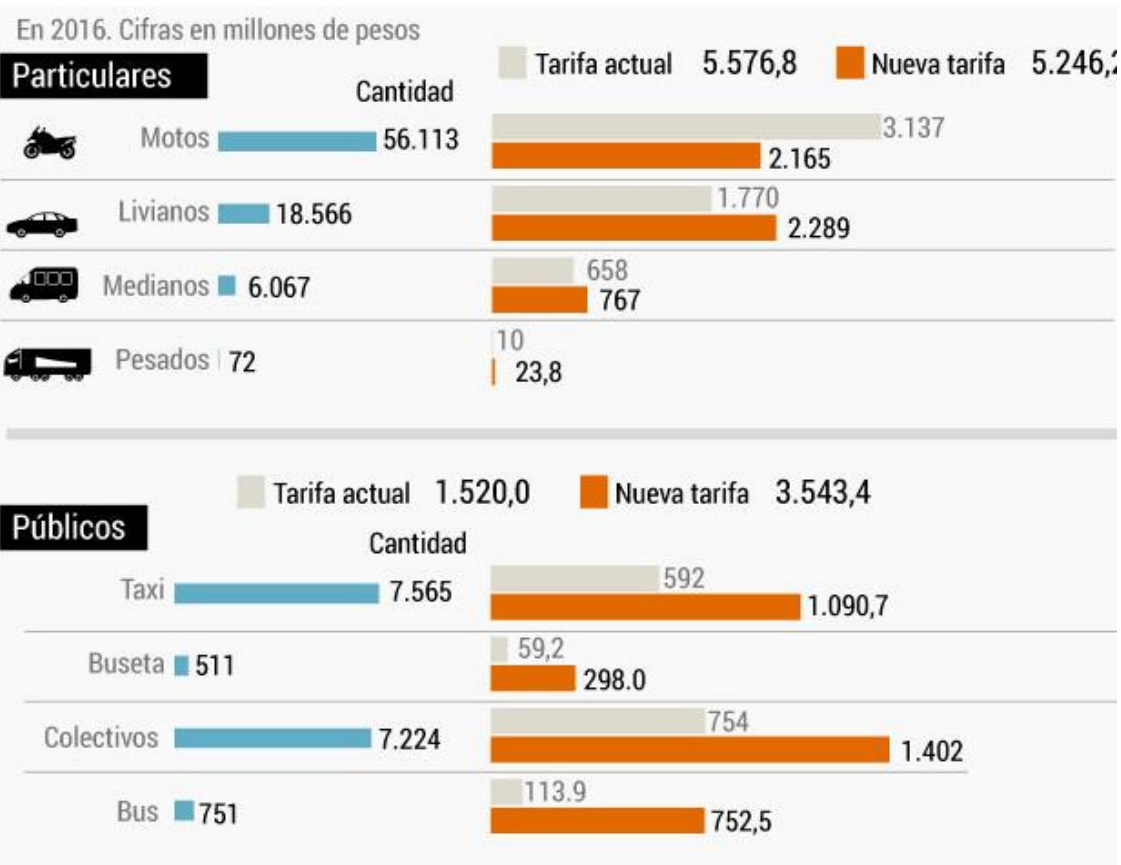
En principio se tomó un valor de referencia de un centro de diagnóstico automotor CDA que según cifras del ministerio de transporte para el año 2017 “resolución 3318 del 2015” para carro liviano como categoriza el ministerio a los vehículos hasta los 3.5 toneladas es de \$171.335 pesos. Y haciendo un ejercicio matemático donde solo se evalúan el 30% de los vehículos de los 17.000 que son susceptibles para enajenar, es decir 5.100 vehículos se tendrían que el costo total de la revisión de estos vehículos es de \$873.808.500. Una inversión alta pero que en definitiva se tendrá que hacer puesto que por ley para el traspaso del cualquier automotor es necesario presentar la revisión tecnicomencanica del vehículo ante el RUNT. En el caso de los vehículos a chatarrizar y cuya matrícula se debe cancelar ante el Ministerio del Transporte, el valor del vehículo ya no estaría está asociado a su modelo y a su estado de conservación puesto que son para desintegrar y estos vehículos se deberán vender por peso junto a los materiales que se puedan reciclar.

Según la Secretaria de Movilidad, actualmente en promedio se inmoviliza 600 vehículos diarios en la Ciudad, y en promedio se retiran el 80% de estos los primeros quince días hábiles quedando en los patios alrededor 3.600 vehículos, de los cuales 62% de los vehículos son reclamados en los días posteriores al día treinta y antes de los noventa días es decir unos 2.200. por consiguiente del total anual de los vehículos inmovilizados casi el 8% no se reclaman antes de los noventa días o son abandonados en los patios de la ciudad unos 1.400 vehículos en promedio, esta situación ha provocado que haya hacinamiento en los patios y sobre costos para la ciudad puesto que el distrito solo participa actualmente en el 39% de los ingresos de la concesión de Patios y Grúas por concepto de pago de canon parqueadero y transporte por parte del infractor, con el agravante que en la nueva concesión “SMD-LP-052-2017” la participación del Distrito será solo

del 17,6 % lo cual la Procuraduría ya ha hecho serias advertencias incluso recomendó aplazar la licitación la cual ya fue cerrada con los únicos tres proponentes.

Figura 4: vehículos en los patios de la ciudad de Bogotá.

Vehículos inmovilizados, que duraron entre uno y seis días en los patios



Fuente: Secretaria de Movilidad del Distrito.

Las advertencias que ha manifestado la Procuraduría van encaminadas a que en la nueva licitación el Distrito disminuya su participación en los ingresos recibidos por tarifas de parqueaderos y grúas, también porque en la nueva fórmula planteada por el Distrito se estarían aumentado las tarifas para las el cobro parqueaderos, actualmente después del tercer día disminuye la tarifa y esto según la Procuraduría va en contra de los intereses de la ciudad y la población.

La perdidas que se han generado para el Distrito por no adelantar el proceso de enajenación como lo especifica la ley 1730 del 2014 desde el año 2015 a los vehículos abandonados, una cifra cercana que asciende al 1.400 vehículos al año que por su tiempo de abandono mayor a un año son susceptibles de efectuarles esta medida son las siguientes:

Tabla 3: Presunta pérdida de recursos por no efectuar la ley de abandono de los vehículos abandonados en los patios de la ciudad de Bogotá.

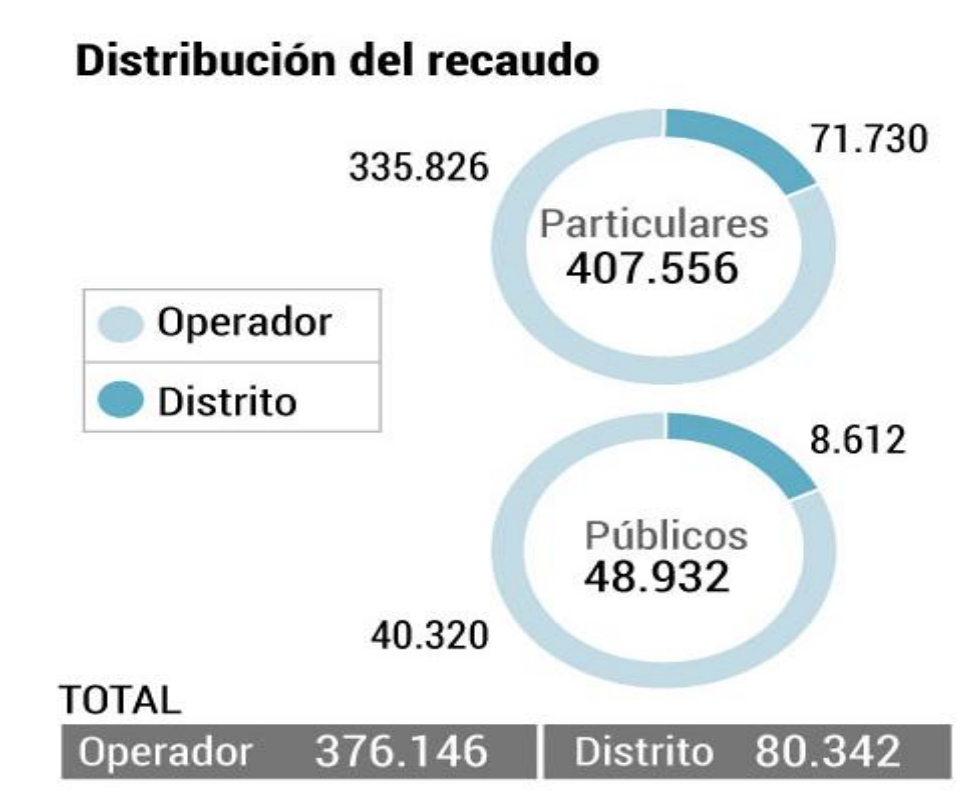
*En promedio se inmoviliza 600 vehículos diarios en la Ciudad de Bogotá *En promedio se retiran el 80% los primeros quince días hábiles *En promedio se retiran el 62% despues del dia treinta y antes del dia noventa *En promedio no se reclaman 8% de los vehículos inmovilizados por año son abandonados cifra cercana a los 1.400 *Tarifa promedio de los patios despues del tercer dia en SMDLV 2,32				
AÑO	SMDLV	SMALV	PROMEDIO VEHICULOS ABANDONADOS	PERDIDA EN PESOS ULTIMOS 3 AÑOS
2.015	\$21.480	\$7.732.200	1.400	\$10.825.080.000
2.016	\$23.000	\$8.273.460	1.400	\$11.582.844.000
2.017	\$24.600	\$8.853.000	1.400	\$12.394.200.000
				\$34.802.124.000

Fuente: Secretaria Movilidad del Distrito. Elaboración propia

Tabla 3: Muestra los recursos aproximados que se están perdiendo por falta de diligencia a la enajenación de los vehículos abandonados.

Las por perdidas que se generan por concepto de no pago de parqueadero de aquellos vehículos que nunca se reclamaron también se traduce en un sobrecosto para la Secretaria de Movilidad puesto que esta si le retorna a la concesión el valor del parqueadero de estos vehículos disminuyendo aún más el porcentaje de participación ya que la concesión es la responsable de custodiar estos vehículos y por ende se le debe pagar su servicio, según datos de la Secretaria de Movilidad actualmente en promedio la Ciudad recibe \$100.000.000 al mes por concepto de “inmovilización, comparendo y grúa” del parque automotor sancionado, el Distrito solo recibe \$39.000.000 que es la participación que está vigente; sin embargo se le debe reintegrar a la concesión un factor cercano al 22% por el cuidado de estos vehículos es decir que el Distrito solo termina recibiendo el 17,5% de la participación un valor cercano a 18.000.000 un valor irrisorio teniendo en cuenta que actualmente el Distrito coloca los terrenos. Esta situación según la Alcaldía Mayor Bogotá se intentó corregir con la nueva licitación “SMD-LP-052-2017” donde se intenta justificar la disminución de la participación de la Ciudad a razón que el operador de la nueva concesión se deberá hacerse cargos de los terrenos a utilizar.

Figura 5: Distribución del recaudo de los vehículos en los patios 2016.



Fuente: Secretaria de Movilidad del Distrito.

Ahora bien para darle trámite a un proceso de despojo o pérdida de titularidad e iniciar la enajenación en primera instancia se obliga a los organismos de tránsito publicar el listado correspondiente de los vehículos cobijados con la medida de inmovilización y allí aparecerá todo lo concerniente a los cobros generados por la inmovilización, es decir: multas, servicio de parqueadero, grúa entre otros; si dentro de los quince días hábiles después de la publicación no se presenta el propietario o poseedor la ley autoriza al organismo de tránsito para que por medio de acto administrativo declare el abandono e inicie el proceso de despojo del bien.

Una vez culmine este proceso continuara el proceso de enajenación de acuerdo al Estatuto General de la Contratación de la Administración Pública donde se establecerá el mecanismo a utilizar “subasta o remate”.

Para el remate o subasta de los vehículos se tomara el precio base de acuerdo a las tablas del Ministerio del transporte donde se supone que se tendrá en cuenta el estado del vehículo “nivel de conservación” su modelo, su oferta y demanda. Este mecanismo se llevara a cabo de la siguiente manera: los vehículos deberán estar bien identificados especificando los gravámenes que recaen sobre ellos “impuestos” y descuentos que haya lugar. En todo caso las deudas que pesen sobre estos vehículos deberán estar separados de su precio inicial, los vehículos no se pueden movilizar del lugar donde se encuentran es decir se ponen en venta en el lugar donde se están almacenados no hay opción de llevarlo a un centro especializado para un diagnóstico,

Se advertirá que la venta se hará a quien ofrezca las mejores condiciones económicas preferiblemente con pago de contado y dentro los cinco días calendario. Se deberá generar un anticipo del 10% el mismo día de la compra, todo valor se debe consignar en una cuenta del Banco Agrario de Colombia, y finalmente el comprador asumirá los gastos de documentación y traspaso del vehículo.

El dinero recaudado por la venta de cada vehículo se depositara en una cuenta bancaria en espera de ser reclamado por el propietario legal del vehículo eso si haciendo las deducciones y descuentos por concepto de impuestos, comparendo patios y grúas causados hasta la fecha. Si después de noventa días no ha hay reclamación del dinero por parte del dueño original este dinero pasara hacer parte de las arcas de la ciudad

La propuesta de vender los vehículos que ya han perdido su titularidad, planteada por el Distrito sobre la grave situación de hacinamiento y de contaminación que presenta estos vehículos despierta mucho interés entre los Capitalinos pues pareciera una buena solución al problema actual, sin embargo, dicho proceso es bastante demorado jurídicamente, el otro elemento a analizar será la inversión que se tendrá que hacer para obtener la información necesaria de cada vehículo, presupuesto que deberá que ser aprobado por el Concejo Distrital junto con el mecanismo se utilizara para la disposición ambiental de los vehículos que no se puedan vender.

Otro elemento de suma importancia ambiental que se debe tener en cuenta son los vehículos abandonados en lugares públicos que lo único que generan es contaminación, de esta situación el Distrito no se ha pronunciado aclarando que en su mayoría invaden espacio público que por ende el Distrito tendría la obligación de recuperar ya que estos vehículos generan inclusive un mayor impacto en la ciudad puesto que no solamente ocupan espacio público, sino también se prestan

para ser incubadoras de roedores y vivienda de habitantes de calle lo que aumenta la percepción de inseguridad en los diferentes barrios de Bogotá, por consiguiente la propuesta de la Alcaldía Mayor de Bogotá no da solución real al problema, y si hay lugar a sobre costos para la Ciudad más aun cuando otros países ya han logrado implementar mecanismos para superar en buena parte este tipo de situaciones quizás porque le han dado la importancia necesaria dentro de sus planes de gobierno y los entes de control y vigilancia no hecho nada al respecto.

PROPUESTAS

Luego de demostrar que la propuesta de la Alcaldía Mayor de Bogotá no suple a cabalidad el problema de hacinamiento y contaminación ambiental de los vehículos que están en custodia de la Secretaria de Movilidad, se procede a postular algunas propuestas que se podrían llevar a cabo desde el punto de vista del investigador y con algo de diligencia estatal por cumplir la ley el tema del manejo de este tipo de residuo se podría dar por superado.

Se podría establecer un mecanismo de canje mediante el cual la Alcaldía Mayor obtuviera equipos de cómputo para disminuir el déficit en los colegios y fundaciones a cargo del Distrito, por los cuales entregaría en dación de pago los vehículos declarados como chatarra sabiendo de antemano que estos representa un gran valor para las empresa dedicadas reciclaje y rescate de elementos ferrosos y no ferrosos que son transables comercialmente.

Se debería promover la entrega del inventario de bicicletas abandonadas a la Secretaria de Recreación y Deporte para incentivar el uso de la misma, teniendo en cuenta que el mantenimiento y reparación de una bicicleta básica no es costo elevado para la ciudad.

El Distrito podría vender a las diferentes siderúrgicas que tienen ya implementado el programa reciclaje vehicular parte de los vehículos declarados como chatarra para el procesamiento adecuado.

Se podrían hacer contacto con empresas dedicadas a exportar chatarra hacia países como China y Suecia, donde se sabe que ya hay un mercado existente para estos vehículos que a su vez garantizan la correcta disposición de los elementos básicos de los vehículos tanto ferrosos como los no ferrosos.

A las empresas dedicadas al reciclaje establecidas en la ciudad de Bogotá el Concejo podría establecer deducciones de impuestos a razón de establecer una ruta que les permita adjudicarles los lotes de vehículos a reciclar.

Se debería tramitar ante el concejo Bogotá un Acuerdo que permita tratar los vehículos abandonados en lugares públicos, como residuos urbanos, lo cual permitiría por parte del Distrito automáticamente disponer de ellos para disposición ambiental, este tipo de reglamentos ya existen en otros países donde han logrado disminuir notablemente esta problemática.

RECOMENDACIONES

Luego de demostrar que la venta de vehículos viejos e inservibles por parte de la Alcaldía para disminuir el hacinamiento y contaminación no es viable, es necesario tomar las herramientas existentes como lo plantea la ley 1730 que modificó el artículo 128 de la ley 769 del año 2002 establece que: *“en el evento que un vehículo presente alto grado de deterioro como consecuencia a los factores ambientales podrán ser enajenados como chatarra, previo dictamen de un perito adscrito al organismo de transito respectivo”* con base a esto el Distrito tiene la herramienta para reactivar el olvidado programa *de chatarrización voluntaria*; que no solamente serviría para darle trámite a los vehículos que se encuentran en los patios de la secretaria de movilidad sino también aquellos que se encuentran atiborrados en los parqueaderos y lotes baldíos de algunos barrios de la ciudad Bogotá.

Los vehículos que se podrían vender como chatarra se debería hacer por lotes lo que traduce en un costo menor para la ciudad en cuanto al levante de la información del estado de los vehículos “uno a uno” es decir se podrá comercializar por bloques según su peso, como se hace en Estados Unidos y México.

Otro mecanismo que se deberá tener en cuenta son las alianzas público privada en donde se le entregara estos vehículos chatarra a algún privado, y este a su vez compense al Distrito por la explotación y recuperación de elementos comercialmente transables como el acero, plástico, vidrio, aluminio, cobre entre otros.

Colombia deberá incentivar mecanismos tanto legales como tributarios que ayuden a crear empresas dedicadas al desmantelamiento de vehículos particulares puesto que el problema de contaminación por los automóviles que ya cumplieron su vida útil es general en la mayoría de ciudades de país. La buena disposición y recuperación materiales reciclables propician una cultura del consumo responsable ambientalmente.

CONCLUSIONES:

El impacto que se ha generado en la ciudad de Bogotá por el hacinamiento de los vehículos en desuso ya sea que se encuentre decomisados por la Secretaria de Movilidad o por que se encuentran abandonados en las calles de los diferentes barrios no es de menor proporción, el problema ambiental, social y económico para la ciudad va ser cada vez mayor sin no se trata con la importancia debida por los órganos Distritales y por la Ciudadanía que es el primer elemento de gobierno que tiene la ciudad.

Las intervenciones que han hecho los gobernantes Distritales de turno se han limitado solamente al discurso, no se han percatado de la problemática ambiental lo cual limitara la calidad de vida de la ciudad de Bogotá puesto que sigue incrementado la cantidad de vehículos atiborrados en la ciudad.

Si bien existe algo de preocupación en general por el tema ambiental las políticas no apuntan por el consumo y disposición responsable de los vehículos en desuso.

Un punto importante es la poca voluntad de cumplir la ley de parte de los diferentes gobernantes que no le han dado la importancia necesaria al problema planteado en la búsqueda de articular soluciones reales y definitivas, como es lógico no depende solamente el gobernante de turno o de una institución en general sino de toda la ciudadanía empoderase y entender los daños que se ha generado en los ecosistemas y en la salud humana, de allí que es necesario generar un cambio mental y conductual acerca de los problemas ambientales.

Las entidades de control en este caso la Procuraduría debería investigar porqué la Alcaldía Mayor de Bogotá junto con la Secretaria de movilidad no se han adelantado acciones reales en cuanto a la ejecución de la ley que faculta la enajenación de los vehículos abandonados.

Las pérdidas de recursos que se han generados por no adelantar con diligencia el proceso de enajenación que está vigente desde el año 2015 y es una razón suficiente para que el Distrito determine los sobre costos que ha tenido este proyecto lo cual se traduce en una cifra cercana \$34.802.124.000 en los últimos tres años

Es necesario llevar acabo el mecanismo de enajenación del parque automotor como faculta la ley de tal manera no se genere más pérdidas para la Ciudad en pro de articular soluciones reales y definitivas.

BIBLOGRAFIA:

http://www.imprenta.gov.co/gacetap/gaceta.mostrar_documento?p_tipo=05&p_numero=006&p_consec=29591.

<https://www.cesvicolombia.com/>

<http://www.movilidadbogota.gov.co/web/>

<https://www.mintransporte.gov.co/>

<http://www.minambiente.gov.co/index.php>

<http://www.dinero.com/empresas/articulo/chatarrizacion-vehiculos-particulares-colombia/201570>

<http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/LEY>

Brundtland G. (1987). Our Common Future, Report of the World Commission on Environment and Development, World Commission on Environment and Development, 1987. Published as Annex to General Assembly document A/42/427, Development and International Co-operation: Environment August 2, 1987.

Ocampo, J. (2001). "La teoría del desarrollo en los albores del siglo XXI" Colombia: Alfa omega Colombiana.

Pedro Luis López Sela (Derecho Ambiental 2006, p.37